

Alguns aspectos do relato de naufrágio da nau São Tomé, de Diogo do Couto, em comparação com o manuscrito de Gaspar Ferreira Reimão

KIOKO KOISO *

Introdução

Nos séculos XVI e XVII, em que os Portugueses navegaram os oceanos, enquanto encontraram novos caminhos marítimos, chegaram a terras desconhecidas e trouxeram especiarias, mercadorias e outros objectos exóticos, os desastres no mar eram sempre inevitáveis e latentes, fazendo parte das odisséias talássicas. Nessa época, naufragou um em cada cinco navios que levantaram âncora no rio Tejo, rumando para a Índia.¹ No período limitado à segunda metade do século XVI e à primeira do século XVII, a taxa de perdas subiu até cerca de 25%.² Contudo, em quase 40% dos casos, desconhece-se a razão do infortúnio, pois imergiram

R. M. Loureiro & M. A. Lima Cruz (ed.), *Diogo do Couto História e Intervenção de um Escritor Polémico* (Famalicão: Húmus, 2019), pp. 71-95 (ISBN 978-989-755-403-2).

* CHAM – Centro de Humanidades (NOVA FCSH/UAc); CIUHCT – Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

¹ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes (1998), *Naufrágios e Outras Perdas da «Carreira da Índia» Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, p. 106.

² Idem, *Ibidem*, p. 106.

todos os tripulantes, passageiros e cargas sem sobreviventes, nem testemunhos nem vestígios.³

Nessa altura, os insucessos da viagem originaram os relatos em fascículos como literatura de cordel, pois alguns sobreviventes ou outros mais competentes na redacção deixaram escrito os acontecimentos. Embora aquilo que foi publicado pudesse ser menos calamitoso do que o mencionado desaparecimento total, as narrativas aterrorizadoras cativavam o interesse do público. Entre elas, o naufrágio do galeão *São João*, que ocorreu em 1552 e tem sido conhecido mais como «o naufrágio de Sepúlveda», foi representativo, pois, além de existir uma versão manuscrita,⁴ a seguir a ter saído a primeira edição entre 1555 e 1564,⁵ foram publicados repetidamente até ao século XVIII.⁶

Em 1735 e 1736, o bibliófilo Bernardo Gomes de Brito reuniu doze relatos em dois tomos com o título *História Trágico-Marítima*,⁷ incluindo alguns que não foram publicados nos opúsculos. Nessa colectânea, foram integrados desde a mencionada narrativa do galeão *São João* até ao tratado do galeão *Santiago*, naufragado em 1602, o que coincidia com o referido período, em que 25% das viagens iniciadas em Lisboa acabaram em calamidade.

Apesar de se ter mencionado o terceiro tomo, os volumes que chegaram até aos nossos dias são não mais que umas encadernações dos relatos quer reunidos quer não nos dois tomos de Brito, desprovidos de um índice geral, mantendo-se a paginação e as características tipográficas de cada folheto. Há um que contém apenas três fascículos e outros mais de dez relatos, reunindo, por vezes, duas ou três brochuras da mesma

³ Idem, *Ibidem*, p. 116.

⁴ Para os pormenores do manuscrito, veja-se Kioko Koiso (2004b), *Mar, Medo e Morte: aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes*, Cascais, Patrimonia, vol. I, pp. 65-67 e 142-158 e Idem (2009), *História Trágica do Mar: navegações portuguesas nos séculos XVI, XVII e XVIII*, tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. I, pp. 110-112 e 339-342. Transcrição do manuscrito encontra-se em Koiso (2004b), vol. II, pp. 514-551.

⁵ Charles Ralph Boxer (1957), «An Introduction to the História Trágico-Marítima», *Revista da Faculdade de Letras*, n.º 3, Série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, p. 50.

⁶ Quanto às edições deste naufrágio, veja-se Koiso (2009), vol. I, pp. 327-460.

⁷ Bernardo Gomes de Brito (1735-1736), *Historia Tragico-Maritima. Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiverão as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da India*, 2 tomos, Lisboa, Lisboa Occidental, Officina de Congregação do Oratorio.

narrativa das edições distintas ou os impressos de outra temática. Entre os opúsculos que aparecem com muita frequência neste tipo de miscelâneas, seis consideram-se normalmente como sendo do mesmo género dos doze integrados na *História Trágico-Marítima*, por exemplo, por se mostrarem características semelhantes no conteúdo e na dimensão, e por terem sido publicadas a *editio princeps* e uma ou mais contrafacções.⁸

Fonte para o relato do naufrágio da nau *São Tomé* de Diogo do Couto

Diogo do Couto foi autor de dois relatos na *História Trágico-Marítima*. Um é o das naus *Águia* e *Garça*, no primeiro tomo, e outro é o da nau *São Tomé*, no segundo tomo.

A nau *São Tomé* foi capitaneada por Estevão da Veiga. Levantou o ferro em Cochim em 16 de Janeiro de 1589 e naufragou, quando se aproximava da costa de Santa Lucia em Kwazulu Natal da actual África do Sul. Os sobreviventes, que chegaram à praia, caminharam em terra, contando com o socorro dos contrerrâneos encontrados em Lourenço Marques.

Para a narrativa deste naufrágio que não foi publicada como literatura de cordel, Brito recorreu provavelmente aos capítulos XXXII-XLI da *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, baseada na perdida *Decada Undecima* de Diogo do Couto.⁹

Afirmamos que convém referir novamente uma questão,¹⁰ ou seja, se o cronista é testemunha desta calamidade ou não, pois encontra-se um nome, «Diogo de Couto», como um dos sobreviventes no naufrágio da nau *São Tomé*:

⁸ Para mais pormenores sobre o «terceiro tomo», veja-se Koiso (2009), vol. I, pp. 305-318 e vol. II, pp. 759-774.

⁹ Diogo do Couto (1765), *Vida de D. Paulo de Lima Pereira, Capitam-mór de Armadas do Estado da Índia, donde por seu valor, e esforço nas batalhas do mar, e terra, de que sempre conseguiu gloriosas victorias, foy chamado o Hercules Portuguez*, Lisboa, José Philipe.

¹⁰ Koiso (2004a), *História Trágico-Marítima: factos revelados em documentação inédita*, Lisboa, Academia de Marinha, pp. 20-21; Idem (2004b), vol. I, p. 87; Idem (2009), vol. I, pp. 185-187.

«fazendo refenho da gente, achàraõ-fe noventa e oito peffoas, com mulheres, das quaes nomearemos as de que tivemos noticia: O Capitão Eftevaõ da Veiga, D. Paulo de Lima, D. Beatris fua mulher, Gregorio Botelho, sua filha D. Mariana, mulher de Guterre de Monroy, D. Joanna de Mendoza, mulher que foy de Gonçalo Gomes de Azevedo, Bernardim de Carvalho, Manoel Cabral da Veiga, [...], Gaspar Fernandes, Piloto, **Diogo de Couto, que fe tinha perdido na Nao Santiago no Baixo da Judia**».¹¹

Na verdade, o nome «Diogo do Couto» faz parte dos sobreviventes que partiram num batel depois de terem escapado ao naufrágio da nau *Santiago* em 1585.¹² O cronista Diogo do Couto viajou e naufragou em duas naus?

De acordo com Charles Ralph Boxer, o cronista não estava a bordo da nau *São Tomé*, pois o indivíduo chamado «Diogo de Couto» identifica-se como um jovem marinheiro, sem especificar a documentação em que se fundamenta a sua presunção.¹³

O padre Pedro Martins que rumo ao Oriente na nau *Santiago* refere na sua carta: «hum moço de nossa companhia, natural de Coinbra, chamado Couto», «este moço lhe contou nossa perdição» e «por esta enformação deste moço entrou o capitão em Loranga a tomar-nos».¹⁴ Segundo as notas de rodapé dos *Documenta Indica*, o capitão de Moçambique na altura era Nuno Velho Pereira e o moço «chamado Couto» era Diogo do Couto. O padre António Franco também menciona o moço na *Imagem da*

¹¹ Diogo do Couto (1736), «Relação do naufrágio da nao S. Thomé Na Terra dos fumos, no anno de 1589. E dos grandes trabalhos que passou D. PAULO DE LIMA Nas terras da Cafraria athè sua morte. ESCRITA POR DIOGO DO COUTO Guarda mór da Torre do Tombo. A rogo da Senhora D. Anna de Lima irmãa do dito D. Paulo de Lima no Anno de 1611», *HTM*, tomo II, p. 171. O destaque é nosso. Doravante utilizaremos *HTM* para esta colectânea.

¹² Manuel Godinho Cardoso (1602), *Relaçam do navfragio da nao Santiago & itinerario da gente que delle fe faluou*, Lisboa, Pedro Crasbeeck (editio princeps), ff. 24-25; *HTM*, tomo II, p. 103.

¹³ Boxer (1957), p. 66; Idem (1959), *The Tragic History of the Sea, 1589-1622, Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East-Indiamen, São Tomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), and the Journeys of the Survivors in South East Africa*, Cambridge, The Hakluyt Society, p. 39.

¹⁴ Carta do padre Pedro Martins destinada ao padre Cláudio Acquaviva, geral da Companhia de Jesus, Goa, 9 de Dezembro de 1586, ff. 283v-284. A transcrição encontra-se nos *Documenta Indica*, vol. XIV, doc. 60, p. 406.

Virtude, baseando-se não apenas na missiva do padre Pedro Martins como também na de outro sobrevivente, ou seja, o irmão Manuel Dias: «hum moço de noffa companhia natural de Coimbra» e «efte moço lhe contou noffa perdiçam».¹⁵ Se as descrições deixadas pelos religiosos são verdadeiras, a identidade do cronista que nasceu em Lisboa em 1542¹⁶ não coincide com a do «moço», pois não era um jovem, quando a nau *Santiago* naufragou em 1585.

Além de nos prevenir para não confundirmos o moço com o cronista, Boxer infere que Couto obteve informações pelos sobreviventes, nomeadamente pelo sota-piloto da nau *São Tomé*, Gaspar Ferreira Reimão, e pela viúva de Dom Paulo de Lima, D. Britis.¹⁷ O historiador inglês acrescenta que, apesar de não ser o testemunho original, o relato da autoria de Couto constitui uma versão de segunda mão excelente e a versão mais confiável, na situação em que outro elaborado por Reimão se apresentava desaparecido e não publicado na altura.¹⁸

Versa o *Trattado dos Grandes Trabalhos*¹⁹ redigido e autografado pelo afamado piloto da Carreira da Índia, Gaspar Ferreira Reimão, que embarcou na nau *São Tomé* como sota-piloto. A testemunha regista na frente e no verso de 57 fólios desde a largada em Cochim até à chegada do capitão a Moçambique, a 22 de Fevereiro em 1590, todos os pormenores da navegação, do naufrágio e na caminhada em terra, dividindo em 49 parágrafos numerados, inserindo no fim uma lista dos que se salvaram à calamidade no mar. Repara-se que tal nome «Diogo de Couto» não se encontra unicamente nesta lista, o que fez com que seja duvidoso

¹⁵ António Franco (1719), *Imagem da Virtude em o Noviciado da Companhia de Jesus no Real Collegio de Jesus de Coimbra em Portugal na qual se contem as uidas, & sanctas mortes de muitos homens de grande Virtude, que naquella Sancta caza se criaram*, Évora, primeiro tomo, p. 295.

¹⁶ «Diogo do Couto», em Luis de Albuquerque (dir.) e Francisco Contente Domingues (coord.), (1994), *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Caminho, vol. I, p. 318.

¹⁷ Boxer (1957), p. 66; Idem (1959), p. 39.

¹⁸ Idem (1959), pp. 39-40.

¹⁹ Gaspar Ferreira Reimão (1590), *Trattado dos grandes trabalhos que passarão os portugueses que se salvarão do espantoso naufragio que fez a nnaão [sic] São Thomé que vinha pera o Reino ho anno de 1589, a qual abrindo muita agoa querendo-se hir ao fundo perto da terra do natal se meterão no batel e nelle navegarão «até» hiren dar em terra de cafres, pella qual caminharão 200 legoas, passando muitos trabalhos, fomes, perigos e necessidades ate nosso senhor ser servido traser alguns delles a terras de xpaos, e os mais ficarão as vidas por terras de cafres com muito desamparo como neste tratado se verá. Feito por Gaspar Ferreira sota piloto da mesma Naa Anno de 1590.*

que não apenas o cronista como também tal moço tenham viajado na nau *São Tomé*. O manuscrito é elaborado em 1590, ou seja, no ano seguinte ao naufrágio, mas ainda no mesmo ano em que o capitão chegou a Moçambique.²⁰

Embora não saibamos, por enquanto, os processos inteiros que o documento sofreu após a redacção, temos algumas pistas. O testemunho de Reimão encontrava-se à venda em 1878.²¹ Segundo Abel Fontoura da Costa, o manuscrito foi adquirido posteriormente pela Biblioteca Nacional de Portugal em 1897.²² Boxer que não conseguiu localizá-lo nesta instituição em 1932²³ acabou por consultá-lo em 1960.²⁴ Contudo, na entrada de Reimão no *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, encontra-se uma descrição em relação ao *Trattado* de Reimão: «actualmente, o manuscrito é dado como desaparecido».²⁵ Mesmo assim, o testemunho do sota-piloto da nau *São Tomé* continua a fazer a parte do acervo na sala dos reservados da Biblioteca Nacional de Portugal.²⁶

A análise comparativa entre o manuscrito de Reimão e o texto de Couto revela que este último se apoia no *Trattado* do sota-piloto para a redacção devido à sua similitude. Não nos parece, porém, que esta seja uma versão tão confiável, como a opinião de Boxer. Além disso, embora elogie a narrativa do cronista, o investigador inglês enfrenta ao mesmo tempo as dificuldades na sua tradução, pois a narrativa de Couto mostra-se confusa principalmente nas descrições relacionadas com as tribos da Cafraria de tal maneira que não pode traduzir sem reorganizar as frases.²⁷

²⁰ A transcrição do manuscrito encontra-se em Koiso (2004b), vol. II, Apêndice Documental 3, pp. 563-623.

²¹ *Catálogo dos Preciosos Manuscritos da Bibliotheca da Casa dos Marquezes de Castello Melhor: Documentos officiaes, grande numero de autographos obras originaes e ineditos*, Lisboa, Typographia Universal, 1878, pp. 10-11.

²² Abel Fontoura da Costa (1940), (prefácio de...), *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia, com seus caminhos, & derrotas, sinais & aguageis & diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Diogo Afonso, pilotos antigos*, Agência Geral das Colónias, 2.^a edição, p. X.

²³ Boxer (1959), p. 40, nota 1.

²⁴ Idem (1979), «An Introduction to the *História Trágico-Marítima* (1957): some corrections and clarifications», *Quaderni Portoghesi*, n.º 5, Pisa, Giardini Editori e Stampatori, p. 103; «Box 4 Boxer mss. Writings f. 16 The Tragic History of the Sea» na Lilly Library da Indiana University Bloomington.

²⁵ Albuquerque e Domingues (1994), vol. II, p. 938.

²⁶ A cota para requisição fornecida pelo historiador inglês (Boxer (1979), p. 103) corresponde actualmente a *Cod. 7360* [F 306 Microfilme].

²⁷ Boxer (1959), p. 40.

Para uma das primeiras referências ao *Trattado*, pode-se remontar a 1597 na *editio princeps* do relato do naufrágio da nau *Santo Alberto*.²⁸ O desastre ocorreu em 1593, passados quatro anos após o da nau *São Tomé*, e o texto sob a pena do cosmógrafo-mor João Baptista Lavanha foi publicado em 1597. Segundo Lavanha, Nuno Velho Pereira, que iria ser capitão na etapa da caminhada, lembrou-se da calamidade da nau *São Tomé*, redigida pelo sota-piloto Gaspar Ferreira Reimão, que tinha lido em Goa:

«Tratouffe ao derradeiro de Março do caminho, que se avia de fazer, & pofto q a mayor parte dos votos, foi que se caminhaffe ao longo da Córta, **lembrado Nuno Velho da perdição da nao S. Thome na terra dos Fumos o Anno de 89. cujos fuccessos lera em Goa escritos por Gaspar Ferreira Sottapiloto della**, mostrou com o seu exemplo, & com o do Galeão S. João, & Nao S. Bento, que naquellas partes se perderão os Annos de 52. & 54. os grãdes trabalhos, & dificultofos perigos em q todos encorrerão, & infirmitades q paffarão cofteando a Cafraria, & que ferião os seus males muito mayores, por fer mayor a diftancia do lugar, em q eftavão ao Rio de Lourêço Marquez primeiro Porto daqlla Córta, em q os Portuguefes trattão, & refgattão. Mudarão todos de parecer, cõ este acertado (como o mostrou depois a experiencia) pello q de commũ consentimẽto se refolveo q se fizeffe o caminho pella terra dêtro, & se fogiffe dos trabalhos certos da Praya. O q affentado, & repartida a Gente, pello Capitão, como havia de caminhar, & aos Soldados afsinaladas as ftanças, q devião goardar».²⁹

Nuno Velho Pereira aproveita os exemplos dos naufrágios anteriores, pois Reimão regista com profundidade e meticulosidade os acontecimentos no mar e em terra precisamente de modo que as suas experiências sejam úteis para «servir d'espelho»,³⁰ como confessa quase no fim do texto. Além disso, o sota-piloto chama a atenção propositadamente sobre o caminho a seguir, evitando o risco:

²⁸ João Baptista Lavanha (1957), *Navfragio da nao S. Alberto, e itinerario da gente, qve delle se salvov*, Lisboa, Em casa de Alexandre de Siqueira (*editio princeps*).

²⁹ Lavanha (1597), pp. 34-35; Idem (1736), *HTM*, tomo II, pp. 238-239.

³⁰ Reimão, *op. cit.*, fol. 56v; Koiso (2004b), vol. II, p. 620.

«digo, pois pella praja padecião e não achauão que comer nem que beber, pello *que* hião todos perecendo». ³¹

Este alerta de Reimão deve ter sido o fundamento para Nuno Velho Pereira tomar a decisão.

Em regra, no relato de Couto, deparamos com passos ambíguos ou incompreensíveis e, por vezes, nem o reconhecemos como muita utilidade. Comparando com o *Trattado* de Reimão, o texto de Couto corresponde quantitativamente a cerca de 40% do manuscrito. Aliás, o cronista insere uma longa explicação geográfica da Cafraria durante sete páginas (pp. 173-179), o que não se encontra no *Trattado*. Consequentemente, se se eliminar esta parte, o testemunho do sobrevivente reduz-se apenas a um terço, na versão de Couto. No entanto, a razão não reside apenas no que o cronista resume da fonte.

Alguns aspectos notados na comparação de dois textos

Parece que Couto sintetiza o manuscrito de Reimão numa maneira não muito equilibrada. Não aproveita, por vezes, alguns parágrafos consecutivos do *Trattado*, saltando adiante e construindo um episódio a partir dos acontecimentos em datas e locais diferentes, o que fez com que Boxer enfrentasse um texto sem fazer muito sentido.

Quanto à razão do desastre da nau *São Tomé*, conhece-se que era o mau estado da nau. Todavia, como já referimos noutra ocasião³², segundo a análise de Melchior Estácio do Amaral, no seu tratado sobre os naufrágios do galeão *Santiago* e da nau *Chagas* que iria ocupar as últimas páginas no segundo tomo da colectânea britânica, a nau *São Tomé* classifica-se na «Terceira caufa», ou seja, a sobrecarga e a má arrumação da carga:

«A terceira caufa, que bota a perder as nãos, & o Reyno, & a India, & tudo he a dos que nauegão nesta carreira, em sobrecarregarem as nãos, & as arrumarem mal, com o leue em baixo, & o pesado encima: o que não só descompaffa as nãos, mas bafta qualquer ocafião para abrirem, & fe perderem tantas, como temos visto, abertas todas indo fe ao fundo. Deixemos as antigas, porque este mal he ja muito velho: [...] Item, **a náó Sancthome** q partio de Lisboa no anno de 1589.

³¹ Reimão, *op. cit.*, fol. 22r; Koiso (2004b), vol. II, p. 586.

³² Koiso (2004a), pp. 25-31.

& tornando para este Reyno abrio, & com grande tribulação foi dar á cofta na terra do Natal onde morreo muita gente, & algũa que fe faluou foi a Soffalla com affáz trabalho».³³

Quem afirme que a nau *São Tomé* naufragou por causa do mau estado ter-se-á fundamentado na opinião de Couto que atribui a responsabilidade ao calafate, após a descrição relativa à luta contra a água que meteu:

«o que tudo nafceo do calafeto, por cuja cauſa fe perdem muitas Naos, no que fe tem muito pouco refguardo, e os Officiaes muito pouco eſcrupulo, como fe não ficaffem à fua conta tantas vidas, e tantas fazendas como fe mêtêm neſtas Naos».³⁴

A passagem equivalente não se encontra no manuscrito do sota-piloto. Além disso, Reimão testemunha como a nau que seguiu o seu caminho «sem temor nem receos de nenhum baixo, trasendo sempre bom tempo»³⁵ começou a ter dificuldades na navegação devido ao peso, quando o vento su-sueste e rijo soprou antes de chegar à Ilha de Diogo Rodrigues, através das seguintes descrições: «muito bem carreguada de pimenta e de todas as mais drogas, fazendas»,³⁶ «a Nnã en ssi muito fermossa de portte de mais de settecenttas tonelladas»,³⁷ «o pesso da muita carga

³³ Melchior Estácio do Amaral, *Tratado das Batalhas, e Svcessos do Galeão Sanctiago com os Olandefes na Ilha de Sancta Elena. E da Náo Chagas com os Vngleſes [sic] antre as Ilhas dos Açores: Ambas Capitainas da carreira da India. E da cauſa, & defaſtres, porque em vinte annos fe perderão trinta & oito náos della: com outras couſas curioſas* Lisboa: Antonio Aluarez, 1604, pp. 62v-63v; *Das Batalhas do Galeaom Sanctiago com Olandefes. E da não Chagas que ardeo antre as Ilhas, com Vngleſes. Das cauſas porque em 20. annos fe perderão 38. náos da India. De como a cõquiſta, & nauegação do Oriête não pertêce a nação algũa ſenão á Portugueſes, & lhe foi dada por noſſo Senhor IESV CHRISTO. Dos ſitios das Ilhas da Sancta Elena, & de Fernão de Noronha. E do que nellas á.* Lisboa, Antonio Aluarez. Anno 1604, pp. 62v-63r; *HTM*, tomo II, pp. 533-534. Para este relato, duas edições são consideradas como *editio princeps*. Embora os frontispícios sejam diferentes, os textos são comuns. Aliás, não se sabe qual foi publicado primeiro. Relativamente a algumas características das duas edições, veja-se: Koiso (2015), «A *História Trágico-Marítima*: suas características no âmbito de História do Livro», n'A *Peregrinação de Fernão Mendes Pinto e a Perenidade da Literatura de Viagens* (Actas do colóquio internacional), pp. 170-172.

³⁴ Couto (1736), *HTM*, tomo II, p. 156.

³⁵ Reimão, *op. cit.*, fol. 3; Koiso (2004b), vol. II, p. 569.

³⁶ Reimão, *op. cit.*, fol. 2; Koiso (2004b), vol. II, p. 568.

³⁷ Reimão, *op. cit.*, fol. 2; Koiso (2004b), vol. II, p. 568.

que em ssi trasia»,³⁸ «a Naão trabalhaua por ver muito carregada»³⁹ e «por ser fasenda muito carregada».⁴⁰

Contrariamente ao cronista que imputa a causa do infortúnio a Deus, aos pecados e ao fatalismo,⁴¹ Reimão não apenas relata que as cargas eram pesadas como também alerta os futuros navegantes: «Aqui se pode notar e juntamente ficar pera memoria dos homens que navegão e espi-riençia que vendosse algũa ora en caso semelhante a este». Proporciona também uma medida para evitar o problema:

«aynda que hũa Naão seja de ferro e asso, não pudera deixar de render e abrir, o *que* se deuia de remediar com porem guardas nas Naãos, homens desemtereçados e sem cobiça pera *que* não deixem metter nem carregar nellas coussa algũa fora dos seus agasalhos que cada hum tiuer, porque se tudo isto assi se fiser assi no comsertto como na carga he de crer *que* as Naãos farão as viagens com menos risco da que o esta fez».⁴²

Segundo a página do título, Couto redige o relato, ou seja, a biografia de D. Paulo de Lima Pereira, por encomenda da irmã do fidalgo. Contudo, como indicámos anteriormente,⁴³ a data do falecimento da protagonista «aos dous de Agofto» na versão do cronista⁴⁴ não coincide com «desoitto dias do mês d'Agosto» registada por Reimão.⁴⁵

Há um passo na página 205 da narrativa de Couto: «Defte Reyno de Gamba fe partîraõ aos vinte e hum de Mayo, que foy vespera do Espírito Santo, e chegâraõ ao Rio do Inhabane».⁴⁶ Esta data da partida corresponde, porém, à da chegada a Inhambane no manuscrito,⁴⁷ sem indicar nada em relação à outra da partida.

Na mencionada lista dos nomes das pessoas que escaparam ao desastre no texto do cronista, enquanto enumera o nome «Diogo do Couto», o da

³⁸ Reimão, *op. cit.*, fol. 3; Koiso (2004b), vol. II, p. 569.

³⁹ Reimão, *op. cit.*, fol. 3v; Koiso (2004b), vol. II, p. 569.

⁴⁰ Reimão, *op. cit.*, fol. 3v; Koiso (2004b), vol. II, p. 569.

⁴¹ Couto (1736), *HTM*, tomo II, pp. 156 e 159.

⁴² Reimão, *op. cit.*, fol. 15; Koiso (2004b), vol. II, pp. 579-580.

⁴³ Koiso (2004b), vol. I, p. 95.

⁴⁴ Couto (1736), *HTM*, tomo II, p. 210.

⁴⁵ Reimão, *op. cit.*, fol. 51v; Koiso (2004b), vol. II, p. 615.

⁴⁶ Couto (1736), *HTM*, tomo II, p. 205.

⁴⁷ Reimão, *op. cit.*, fol. 41v; Koiso (2004b), vol. II, p. 604.

mulher de D. Paulo de Lima é incorrecto, apesar de ser o texto para a *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, pois, em vez de ser «D. Beatris», é «D. Brites». Além disso, o nome do piloto «Gafpar Fernandes» deve ser «Gafpar Gonçalves».⁴⁸

Uma das complicações prende-se com dois topónimos ou nomes dos reis, Inhaça e Manhiça.⁴⁹ Visto que Couto os troca frequentemente, alguns episódios na caminhada não fazem sentido. Aliás, mesmo que ainda não tivesse consultado os pormenores do *Trattado* de Reimão, Boxer reparou nesta confusão comumente no relato de Couto quer na *História Trágico-Marítima* quer na *Vida de D. Paulo se Lima Pereira*, opinando que a parte da marcha dos sobreviventes fica ininteligível devido a esta troca.⁵⁰ Por consequência, o historiador inglês tomou a medida de os transpor na tradução, quando fosse necessário, como George McCall Theal, Henri Alexandre Junod e Sidney R. Welch fizeram.⁵¹ Desconhecemos, no entanto, por que motivo Couto trocou intencionalmente as palavras Inhaça e Manhiça.

Reimão não apenas descreve alguns episódios relacionados com espingardas, como também realça a importância destas armas:

«notta, e fique daqui memoria aos *que* nalgum tempo o *que* Deos não premita padecerem naufragio *que* o principal *que* pretendam saluar sejam espinguardas e armas, porque assim como esta gente não trassia mais *que* sinco espingardas trouxerão quinsé ou vimtte puderão comquistar seguramente toda aquella cafraria e tomar todos os mantimentos neçessarios».⁵²

Vejamos o que fizeram os embarcados da nau *Santo Alberto* com a vista de terra, além de se preparar a nau, por exemplo, alijando o castelo:

«E prevenindo Nuno Velho as futuras neçesidades de Armas, & Munições, fêz as quaes estava tão certa a perdição na terra que vião, como no Mar, em que andavão, advertio

⁴⁸ Reimão, *op. cit.*, fols. 2 e 57v; Koiso (2004a), pp. 20-21; Idem (2004b), vol. I, p. 87; vol. II, pp. 568 e 622.

⁴⁹ Koiso (2004b), vol. I, pp. 89-90; Idem (2009), p. 193.

⁵⁰ Como referimos, Boxer consultou o manuscrito em 1960, ou seja, depois de ter publicado a tradução do naufrágio da nau *São Tomé* em 1959.

⁵¹ Boxer (1959), p. 80, nota 3.

⁵² Reimão, *op. cit.*, fol. 20v; Koiso (2004b), vol. II, p. 585.

ao Capitão, que mandaffe recolher as Armas, Polvora, Chumbo, & Murrões, que fe achaffem, & deu ordem, a Antonio Moniz da Silua, que **ajuntaffe as fuas espingardas, & as que mais encontraffe, & atadas as meteffe em algũa Pipa, para nella fe falvarem**».⁵³

Em relação aos conhecimentos que Nuno Velho Pereira tinha e os aproveitou para evitar o pior caso, Lavanha elogia como «esta prevenção, & lembrança de Nuno Velho de tanta importancia, que faltando, faltara o remedio de todos estes Portuguezes», pois «como fe verá pello discurfo desta relação, & afsi em semelhantes desgraças, & defestrados fuceffos tenhaffe muita cõta cõ o recolhimento, & goarda das Armas, Roupas, & Cobre, pera o refgatte, & defêfaõ, pois niffo vay tâto, & advirtaffe, q tudo fe ponha no Chapiteo, pera q cõ facilidade fe falve».⁵⁴ Em contrapartida, no relato de Couto, não se nota este cuidado nem se transmite o alerta colocado por Reimão.

Embora a oferta de ferro tivesse tido agradado aos autóctones, facto que se conhecia através dos relatos anteriores, como o do galeão *São João*, Nuno Velho Pereira mandou os embarcados prevenirem-se com cobre,⁵⁵ considerando a informação mais actualizada, pois Reimão destaca, no seu *Trattado*, o valor deste metal entre os africanos:

«posto que pera cafre era muito graue e assy na presensa como na despoçissão e assim **lhe derão mais hũa baceni-qua de cobre que he metal que elles aly muito estimão** e hum trado de ferro groço he grande, com as quaes pessas folgou muito o Rey e lhe pedirão lhe perdoasse que não saluarão mais que os corpos e que aynda aquelle pano era com que se cobria aquella senhora que se elles vierão a sua terra com a sua Naão».⁵⁶

«como não avia limgoa com que se emtemdessem, não podião aquietar os cafres que não arremettessem aos que vião estar descuidados e lhes leuauão como milhanos o fato assi que o melhor que puderão contemtarão os dous cafres vestindo lhe a cada hum sua camissa e por mostrarem não

⁵³ Lavanha (1597), p. 9; Idem (1736), *HTM*, vol. II, p. 222.

⁵⁴ Idem (1597), p. 10; Idem (1736), *HTM*, vol. II, p. 223.

⁵⁵ Idem (1597), p. 10; Idem (1736) *HTM*, vol. II, p. 223.

⁵⁶ Reimão, *op. cit.*, fol. 24; Koiso (2004b), vol. II, p. 588.

serem contentes **lhe derão hum estrelabio de cobre que he metal que elles estimão pera suas joias**».⁵⁷

«os mais *que* ali chegarão logo acabarão de adoesser de grandes febres o *que* vemdo o capittão e mais gemtte como a esperança de ali vir embarcação era tão comprida e duuidossa e *que* aquelle homem podia tão pouco **que com vender as manilhas de cobre das suas moças** e outras cousas escasamente».⁵⁸

«lhe mandarão hum estrelabio *que* comsigo trasiam com *que* as vesses tomauão a altura do soll **por ser o cobre metall que elles muito estimão** e outras coussas *que* amtre ssi hacharão».⁵⁹

Devido à importância do cobre para obter o alimento, os sobreviventes largaram até o astrolábio, apesar de terem contado com este instrumento para saber a localização.

No texto do cronista, oferece-nos apenas uma referência ao cobre usado para a troca:

«porque estes homens fempres estaõ com os olhos nas mãos para verem fe levais *que* lhes dar; bufcando entre todos alguma couza para lhe darem, achàraõ hum panno lavrado de ouro, com *que* D. Marianna fe cobria, e **huma bacia de cobre, couza que elles muito estimaõ**, e hum pedaço de ferro groffo, e tudo lhe offerecèraõ, mandandolhe dizer *que* lhes perdoasse, *que* não salvàraõ mais *que* suas peffoas, como elle via, e *que* ainda aquelle panno tomavaõ àquella mulher».⁶⁰

Vejamos um cenário no encontro dos sobreviventes da nau *São Tomé* com o rei Inhaça no texto de Couto:

«Não tardou muito ElRey, *que* logo chegou acompanhado de muita gente: vinha nũ, e encachado cõ hum panno *que* lhe cobria as partes inferiores, e cuberto com hum ferragoulo de

⁵⁷ Reimão, *op. cit.*, fol. 32; Koiso (2004b), vol. II, p. 595.

⁵⁸ Reimão, *op. cit.*, fol. 42; Koiso (2004b), vol. II, p. 605.

⁵⁹ Reimão, *op. cit.*, fol. 44v; Koiso (2004b), vol. II, p. 607.

⁶⁰ Couto (1736), *HTM*, tomo II, p. 185.

panno verdozo, que lhe o Alferes mòr D. Jorge de Menezes tinha mandado de Moçambique, fendo Capitaõ D. Paulo de Lima. O Capitaõ, e todos os mais fe levantãrão, e o recebêrão com grandes cortezias, e elle com o rofto muito alegre os abraçou, e fe affentou com elles ao pè da arvore, onde os noffos lhe contãrão fua defaventura, e trabalhos do caminho, e que todos vinhaõ muy alvoroçados por chegarem a elle, porque fabiaõ quaõ amigo era dos Portuguezes, e que nelle efperavaõ achar remedio para fuas neceffidades. ElRey os ouviu muito bem, e lhes mandou responder humanamente condoendofe delles, e lhes offereceo tudo o que houveffe em fua terra». ⁶¹

Comparemos um passo com o manuscrito de Reimão:

«Naõ tardou muito ElRey, que logo chegou acompanhado de muita gente: vinha nù, e encachado cõ hum panno que lhe cobria as partes inferiores, e cuberto com hum ferragoulo de panno verdozo, que lhe o Alferes mòr D. Jorge de Menezes tinha mandado de Moçambique».

«estando assi todos yuntos esperando, vejo o Rey saindo de hũa casa, acompanhado de alguns seus nûs e encachado cubertto com hum ferragoulo verdosso ya vsado e sem nada na cabeça e com hûas poucas d'azagajas na mão e se ueio logo pera os portuguesses muito alegre e risonho». ⁶²

«Naõ tardou muito ElRey, que logo chegou» de Couto era «estando assi todos yuntos esperando, vejo o Rey saindo de hũa casa» no manuscrito, onde não se nota uma grande diferença, apesar de ter caído «saindo de hũa casa». Segue-se: «acompanhado de muita gente: vinha nù». ElRey apareceu nu? Na descrição do *Trattado*, era «acompanhado de alguns seus nûs». Assim, o cenário no manuscrito não nos dá nenhuma estranheza. Couto acrescenta uma explicação sobre o pano «que lhe o Alferes mòr D. Jorge de Menezes tinha mandado de Moçambique», eliminando o passo de Reimão «(com hum ferragoulo verdosso) ya vsado e sem nada na cabeça e com hûas poucas d'azagajas na mão e se ueio logo pera os portuguesses muito alegre e risonho».

⁶¹ Idem, *Ibidem*, pp. 184-185.

⁶² Reimão, *op. cit.*, fols. 23r-23v; Koiso (2004b), vol. II, p. 587.

Comparemos outro passo na mesma citação:

«onde os noffos lhe contàraõ fua defaventura, e trabalhos do caminho, e que todos vinhaõ muy alvoroçados por chegarem a elle, porque fabiaõ quaõ amigo era dos Portuguezes, e que nelle efperavaõ achar remedio para fuas neceffidades».

«Depois de todos serem asemttados, o capitão comessou de dizer e contar ao Rey sua perdição e trabalhos e como ya de lomge o hião buscar por terem sabido ser amigos dos purtugesses, posto *que* isto não fosse assy por *que* acaso forão ali ter, como atras fica ditto, mas pareçendolhe que pera tal tempo lhes serião bons estes comprimentos, os uzaua com elle, e assim lhe pos diante as neçessidades em *que* todos estauão e os trabalhos que tinham passado e tudo isto declaraua ao Rej o cafre *que* falaua purtuges».⁶³

Na versão de Couto, «os noffos lhe contàraõ fua defaventura, e trabalhos do caminho» e esperaram a ajuda do rei por saberem que era amigo dos portugueses. No mesmo cenário relatado pelo sota-piloto, quem explicou sobre a perdição foi o capitão mediante um autóctone que falava português. Aliás, Reimão confessa que a chegada dos Portugueses à terra do rei não era intencional, mas usava uma estratégia verbal para agradar o Rey naquelas circunstâncias. Este episódio não se pode saber no relato de Couto.

Como tratámos anteriormente,⁶⁴ Reimão fornece-nos um passo relacionado com os sobreviventes do naufrágio do galeão *São João*. Segundo o sota-piloto,

«he de notar que deste Rio do Manhiça aomde Dom Paulo de Lima acabou e esta enterrado avera delle ojto ou dez legoas ao Rio do Fumo *que* he mais pera demtro da bahia homde tãbem acabou Manoell de Soussa de Sepulueda, e a mj me comtou hũa pessoa de credito *que* aquella bahia de Lourenço Marques fora fazer resgatte aueria des annos *que* ymdo demtro aquele Rio do Fumo, os Cafres lhe mostrarão hũa caueira muito alua e *muito* fermossa nas feições e *que* lhe diserão *que* fora de hũa molher branca *que* naquella terra auia muito tempo morrera *que* elle a yullgara por essa e

⁶³ Reimão, *op. cit.*, fol. 23v; Koiso (2004b), vol. II, p. 587.

⁶⁴ Koiso (2004a), p. 24-25; Idem (2004b), vol. I, pp. 95-96.

muito bem pode ser *que* fosse a de Donna Lianor, sua molher, *que* ali acabarão todos». ⁶⁵

No relato de Couto, o que se mostrara eram dois anéis de pedraria, usados pelo capitão do galeão *São João*. Ou o cronista conhece um episódio diferente do de Reimão, ou substitui intencionalmente a caveira que diziam que era de D. Leonor, pelos anéis de Manuel de Sousa de Sepúlveda? ⁶⁶

Logo após esta história lendária, há uma descrição sobre as dificuldades que as mulheres tiveram na caminhada e sobre o que algumas pessoas queriam adiantar na página 181 na versão de Couto:

«Affim foraõ caminhando com grande trabalho das mulheres, que já levavaõ os pès empollados, e feitos chagas, o que foy caufa de hirem taõ devagar, que ao terceiro dia da jornada tratàraõ algumas peffoas de fe adiantarem, por não fe atreverem com caminho taõ vagarofo, e taõ falto de tudo, que não comiaõ fenaõ Cranguejos, e alguma fruta do mato, e algumas couzas poucas, que foraõ resgatando com os Cafres. A efta defordem dos que fe queriaõ adiantar, acodiraõ o Capitaõ, e D. Paulo de Lima, e com palavras de muita obrigação os persuadiraõ a fe deixarem hir, affirmandolhes, que Deos os foccorreria [...].».

O cenário correspondente e mais pormenorizado encontra-se nos fólhos 19 e 19v no *Trattado*, onde Reimão relata também as situações lastimosas da esposa de D. Paulo de Lima, D. Britis, e de D. Joana de Mendonça. ⁶⁷

Vejamos uma descrição, algumas linhas mais adiante no relato de Couto:

«Jà neste tempo, que era ao segundo dia, hiaõ seguidos de alguns Cafres, que feriaõ perto de trezentos, que parece levavaõ os olhos em **alguns barretes**, e naquella pouquidade que viaõ, e affim fe foraõ chegando pouco e pouco athè fe defavergonharem a fe atravessarem diante, e acometterem os noffos, fazendo fuas algazarras, e maneando fuas armas, a que elles chamaõ **Pemberar**». ⁶⁸

⁶⁵ Reimão, *op. cit.*, fol. 52; Koiso (2004b), vol. II, p. 616.

⁶⁶ Koiso (2004b), vol. I, pp. 95-96.

⁶⁷ Koiso (2004b), vol. II, pp. 583-584.

⁶⁸ Couto (1736), *HTM*, tomo II, p. 181.

Boxer, que traduz «which they call *Pemberar*», considera esta última palavra como «unidentified». ⁶⁹ O provável passo que corresponde ao desta citação no manuscrito de Reimão é o seguinte:

«Aali repoussarão aquela noitte com grandes fogos he tantto que amanheço deserão daquela serra homde estauão a terra chã por ella comessarão de hir caminhando e o padre Frei Niculao comessou de resar e diser as ladajnhas a que todos respondião pedindo a Nosso Senhor os g[u]iasse e emcaminhasse a terra de christãos e assi forão caminhando sem leuarem caminho nenhum mais *que* emtenderem *que* caminhauão ao lomgo da costa por demtro dos serttão e semdo ya hum pedaço do dia passado sem hacharem agoa nem coussa que mettessem na boqua ouuirão grittos de cafres *que* auendo vista dos purtugesses se comessarão d'ayuntar com muitas azagajas nas mãos e hos vierão demandar e descubriendo os cafres tamta gente senão ouzarrão de chegar muito, mas postos em sima de hum outeiro dauão grittos e loquiadas sinal pera os outros acudirem e pella grande neçessidade que os purtugeses tinhamo desejauão de ter fala dos cafres, pello que loguo mandarão hum *homem que* andara nos rios de Cuama com outro compaheiro fossem falar com os cafres e vissem se lhe emtemdião algũa coussa, leuando num pao, hũa bandeirinha branca, vendo hum dos cafres *que* os dous companheiros se hião pera elles os veio correndo reçoer ao caminho grittando e disendo Mulungos, Mulungos que na sua limgoa quer diser purtugesses ou senhores, a este cafre chegou logo toda a gente e lhe derão **hum barrette** vermelho *com que* ficou muito contente e alegre e comessou de **pemberar** e correr

⁶⁹ Boxer (1959), p. 79. George McCall Theal traduz para inglês sem colocar nenhuma anotação sobre a palavra em causa: «shouting their war-cries and brandishing their arms, which they call *Pemberar*» (George McCall Theal (1898), *Records of South-Eastern Africa collected in various libraries and archive departments in Europe*, The Government of the Cape Colony (Edição fac-similar, Cidade do Cabo, C. Struik (PTY.), 1964, p. 204). A definição desta palavra é «*v.int. Ter. da Índia Portuguesa e África Oriental Portuguesa*. Tripudiar fazendo trejeitos e esgares» (António de Morais Silva (1955), *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, 10.^a edição revista, corrigida muito aumentada e actualizada, Editorial Confluência, vol. VIII, p. 77, nota n. 1) e «*v.int. Ter. da ex-Índia Portuguesa e ex-África Oriental Portuguesa*. Tripudiar fazendo trejeitos e esgares» (José Pedro Machado (coordenação) (1981), *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Editores Amigos do Livro, vol. VIII, p. 567).

de hũa partte pera a outra, o *que* vendo os outros se chegarão os outros». ⁷⁰

Depois do cenário encontrado nos fólhos 19-19v do manuscrito, vem outro dos fólhos 17-17v na redacção de Couto. Este género de ordem dos acontecimentos trocada acontece com frequência no texto do cronista.

Além de considerarmos outros episódios incluídos antes e depois, que a palavra «pemberar» se usa unicamente nestas citações em cada texto, ou seja, na narrativa do cronista e no testemunho do sota-piloto, e também que se encontra outra «alguns barretes» ou «hum barrette» comummente, o extracto do texto de Couto devia coincidir com o outro do manuscrito de Reimão. Nota-se, porém, que uma grande parte respeitante ao contacto com os naturais, redigida por Reimão, não é usada na versão de Couto. De resto, umas linhas de descrição sobre os indígenas colocadas na versão do cronista parecem ter mais similitudes em outra posta no fólho mais adiante no testemunho do sota-piloto:

«os cafres como era noitte se recolhião ao serttão e como amanhecia se tornauão a praja, e sendo ya muitos yuntos *que* passauão de dusentos se detriminarão em peleijar e cometer os purtugesses e se começarão d'atrauesar diente, tomandolhe praja fanzendo [*sic*] muitos algasares com grandes grittos e asobios, escaramusando e correndo de hũa partte pera a outra com tanta prestesa e ligeiresa *que* preçião gamos». ⁷¹

Desta maneira, Couto ignora frequentemente a ordem dos acontecimentos registada no *Trattado*, o que provoca por vezes alguma confusão e, outras vezes, os leitores do relato do naufrágio da nau *São Tomé* são induzidos a acreditar naquilo que está escrito sem saber a história original. Nestas circunstâncias, como sucedeu com Boxer, ser-nos-á difícil acompanhar o texto de Couto.

Em relação à tal palavra em questão «pemberar», sabemos, através da comparação com o testemunho de Reimão, que o verbo é transformado num substantivo na narrativa do cronista, cujo contexto também é diferente do do sota-piloto.

⁷⁰ Reimão, *op. cit.*, fols. 17-17v; Koiso (2004b), vol. II, p. 582.

⁷¹ Reimão, *op. cit.*, fol. 20; Koiso (2004b), vol. II, p. 584.

Como a tragédia de D. Leonor no naufrágio de Sepúlveda, a história da triste mãe D. Joana de Mendoça toca o coração e provoca a compaixão dos leitores da versão da nau *São Tomé*. Além do episódio comprido em que a filha dela ficou no colo da ama na nau que iria ser engolida pelas ondas, Couto escreve pormenorizadamente, ao longo de trinta linhas, a virtude do fidalgo Bernardim de Carvalho que prestou atenção a D. Joana.⁷² Todavia, não se encontra o cenário equivalente no testemunho do sota-piloto.

Aliás, o cronista dedica quase cinquenta linhas para descrever como Bernardim de Carvalho consolou D. Joana e como fez sacrifícios para ela, destacando a virtude dele, contrastando com a morte miserável coberto de piolhos.⁷³ Contudo, Reimão, que não gasta tanta tinta a D. Joana, conta sucintamente o fim do fidalgo, como segue:

«aqui adoeção Bernardim de Carualho de febres de *que* em poucos dias faleção e o leuou Deos Nosso *Senhor* pera ssi, o qual em todo este naufragio do mar e trabalhos da terra se ouue sempre *com* muito animo e esforço e *com* muito *sufri-mento* e *passiemçia* nas muitas *neçessidades* *que* por esta Cafraria padeção emquanto viueo».⁷⁴

A que fonte recorreu o cronista para os episódios dramáticos? Será que obteve alguma informação a D. Britis, esposa de D. Paulo de Lima, como Boxer presume? Ou improvisou-os para emocionar os leitores?

Considerando mais dezenas ou centenas de exemplos que não nos é possível mostrar neste espaço, parece-nos que Couto tenha reorganizado a história, ignorando diversas descrições do testemunho do sota-piloto e substituindo, ou acrescentando não poucos cenários, cuja origem ainda não sabemos.

⁷² Couto (1736), *HTM*, tomo II, pp. 180-181.

⁷³ Idem, *Ibidem*, pp. 196-197.

⁷⁴ Reimão, *op. cit.*, fol. 50r; Koiso (2004b), vol. II, p. 613.

Conclusão

Apesar de não ser sobrevivente da calamidade, João Baptista Lavanha que relata o naufrágio da nau *Santo Alberto* esclarece nitidamente a motivação para proceder à redacção:

«A NOTICIA da perdição da Nao S. Alberto no Penedo das fôtes, principio da terra do Natal, & a relação do caminho, que fizerão em cẽ dias os Portuguefes, que della fe fálvarão, té o Rio de Lourenço Marques, onde fe embarcarão pera Moçambique, faõ de grãde importancia pera noffas Navegações, & pera avifo dellas muy neceffarias. **Porque o Naufragio enfina, como fe devem haver os Navegãtes em outro, que lhes póde acontecer, de que remedios proveitofos vfarão nelle, & quaes faõ os apparentes, & dãnofos de que devem fugir, que prevenções farão para fer menor a perda do Mar, & mais segura a peregrinação per terra, como com menos perigo defembarcarão nella, & a caufa da perdição defta Nao, que o he quafi de todas as que fe perdem. A relação do caminho mostra qual devem feguir, & deixar, que apercebimentos farão pera á fua grãdeza & dificuldade, como tratarão, & communicarão com os Cafres, com q meynos farão com elles o neceffario comercio, & fua barbara natureza & coftumes.** E pera que de coufas tão importantes & nóvas fe tenha o neceffario conhecimento; efcrevo este brève trattado, refumindo nelle hũ largo cartapacio, que defta viagẽ fez o Piloto da ditta Nao; o qual emmẽdei, & verifiquei com a enformação que depois me deu Nuno Velho Pereira, Capitão mór que foi dos Portuguefes nesta jornada».⁷⁵

Por outras palavras, visto que uma causa comum provoca quase todos os desastres, o naufrágio e a caminhada vivida pelos sobreviventes da nau *Santo Alberto* são «de grãde importancia pera noffas navegações, & pera avifo dellas muy neceffarias». Como alguns censores mencionam no início de cada tomo da *História Trágico-Marítima*, as experiências negativas servem como um bom aviso, tanto para os navegantes posteriores evitarem os sinistros da viagem, como para tomarem medidas apropriadas.

⁷⁵ Lavanha (1597), fols. 1-2; Idem (1736), *HTM*, vol. II, pp. 217-218.

Com efeito, o relato de Lavanha foi elaborado para os navegadores do futuro.

Ora, já sete anos antes de se publicar a narrativa do cosmógrafo-mor, foi Reimão que revelou no início e no fim do seu *Trattado dos Grandes Trabalhos* o motivo que o levou a deixar escrito o infortúnio sofrido, pois pretendia que a sua experiência fosse aproveitada em situações similares, como exemplo e advertência, e que os futuros naufragos as suportassem com mais facilidade.⁷⁶ Com objectivos concretos, além de registar os pormenores do naufrágio e da caminhada, Reimão insere algumas linhas para chamar a atenção. A intenção do sota-piloto foi bem sucedida, pois, passados três anos, as experiências dos sobreviventes da nau *São Tomé* serviam para outros da nau *Santo Alberto*. Se Nuno Velho Pereira não tivesse lido o *Trattado* de Reimão, os embarcados da nau *Santo Alberto* teriam passado mais dificuldades quer no mar quer em terra e o objectivo de Lavanha poderia ter sido diferente, sem poder lograr o elogio dado por um dos censores, Fr. Manoel Coelho: «me parece obra neceffaria, & q servirá de avifo em muitas coufas aos que navegação as partes da India, por onde me parece q se póde imprimir».⁷⁷ Aliás, se tivesse sido publicado na época, o louvor deveria ser dirigido de igual modo ao *Trattado* do sota-piloto.

No entanto, como vimos alguns exemplos ao longo do presente trabalho, além de não se destacar este género de motivação e finalidade na narrativa de Couto, este não transmite correctamente o que Reimão, ou seja, uma testemunha, regista e intenta, pois dadas as intervenções do cronista – eliminações, adições, substituições das descrições e saltos para outra linha ou outro fólio –, o relato do naufrágio da nau *São Tomé* tirado da *Vida de D. Paulo de Lima Pereira* de Couto e reunido na *História Trágico-Marítima* apresenta-se confuso e perde uma parte da sua qualidade e da utilidade original. Para lá de termos visto alguns exemplos na nossa análise, já mencionámos um dos piores casos em que o cronista constrói um parágrafo, aproveitando apenas umas palavras ou umas linhas em alguns fólios ou sem nenhuma palavra nos fólios consecutivos do fólio 41 ao 46v.⁷⁸ Embora não saibamos se estava apressado, ou não, parecemos, pelo menos, que Couto redige a última parte do texto da *Vida de D. Paulo de Lima Pereira* sem prestar a devida atenção. Por consequência, afirmamos que convém termos cuidado e consciência, quando aproveitamos informações históricas, antropológicas, psicológicas entre outros

⁷⁶ Reimão, *op. cit.*, fols. 1v e 56v; Koiso (2004b), vol. II, pp. 567 e 620.

⁷⁷ Lavanha (1597), no segundo fólio não numerado antes do início do texto.

⁷⁸ Koiso (2004a), pp. 17-19; Idem (2004b), vol. I, pp. 96-99.

domínios, encontradas no texto do cronista, pois os dados recolhidos deste nem sempre serão verdadeiros.

Nestas circunstâncias, também estranhamos por que motivo o cronista insere na sua redacção «Diogo de Couto», o único nome que não se encontra na lista dos sobreviventes no manuscrito de Reimão. Será que Couto adiciona o seu nome, como se ele próprio fosse testemunha para que o seu relato seja mais fidedigno?

Lembrando-nos do que calculámos, a nossa análise pode mostrar que as informações registadas no *Trattado dos Grandes Trabalhos* de Gaspar Ferreira Reimão talvez muito menos de um terço sejam conhecidas dos leitores do relato do naufrágio da nau *São Tomé* compilado por Bernardo Gomes de Brito na *História Trágico-Marítima*.

Fontes e Bibliografia

Fontes manuscritas

Boxer, Charles Ralph, «Box 4 Boxer mss. Writings f. 16 The Tragic History of the Sea», na Lilly Library da Indiana University Bloomington.

Reimão, Gaspar Ferreira (1590), *Trattado dos grandes trabalhos que passarão os portuguesses que se salvarão do espantoso naufragio que fez a nnaão [sic] São Thomé que vinha pera o Reino ho anno de 1589, a qual abrindo muita agoa querendo-se hir ao fundo perto da terra do natal se meterão no batel e nelle navegarão «até» hiren dar em terra de cafres, pella qual caminha-rão 200 legoas, passando muitos trabalhos, fomes, perigos e necessidades ate nosso senhor ser servido traser alguns delles a terras de xpaos, e os mais ficarão as vidas por terras de cafres com muito desemparo como nes-te tratado se verá. Feito por Gaspar Ferreira sota piloto da mesma Naao Anno de 1590.* (BNP Cod. 7360).

Fontes impressas

Amaral, Melchior Estácio de (1604), *Tratado das Batalhas, e Svcessos do Galeão Sanctiago com os Olandefes na Ilha de Sancta Elena. E da Náo Chagas com os Vngleses [sic] antre as Ilhas dos Açores: Ambas Capitainas da carreira da India. E da caufa, & defastres, porque em vinte annos se perderão trinta & oito nãos della: com outras coufas curiosas*, Lisboa: Antonio Aluarez. (editio princeps)

Idem (1604), *Das Batalhas do Galeaom Sanctiago com Olandefes. E da não Chagas que ardeo antre as Ilhas, com Vngleses. Das causas porque em 20. annos se perderão 38. nãos da India. De como a cõquistta, & nauegação do Oriête não pertêce a nação algũa senão á Portugueses, & lhe foi dada por noffo Senhor IESV CHRISTO. Dos fitios das Ilhas da Sancta Elena, & de Fernão de Loronha. E do que nellas á.* Lisboa, Antonio Aluarez. (editio princeps)

Brito, Bernardo Gomes de (1735-1736), *Historia Tragico-Maritima. Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiverão as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da India*, 2 tomos, Lisboa, Lisboa Occidental, Officina de Congregação do Oratorio.

Cardoso, Manuel Godinho (1602), *Relaçam do navfragio da nao Santiago & itinerario da gente que delle se saluou*, Lisboa, por Pedro Crasbeeck. (editio princeps)

Costa, Abel Fontoura da (prefácio de) (1940), *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia, com seus caminhos, & derrotas, sinais & aguageis*

- & diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Diogo Afonso, pilotos antigos, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 2.^a edição.
- Couto, Diogo de (1765), *Vida de D. Paulo de Lima Pereira, Capitam-mór de Armadas do Estado da India, donde por seu valor, e esforço nas batalhas do mar, e terra, de que sempre conseguiu gloriosas victorias, foy chamado o Hercules Portuguez*, Lisboa, José Philipe.
- Documenta Indica*, (coord.) Joseph Wicki e John Gomes, Roma, Institutum Historicum Societatis Iesu, 1979, vol. XIV (1585-1588).
- Franco, António (1719), *Imagem da Virtude em o Noviciado da Companhia de Jesus no Real Collegio de Jesus de Coimbra em Portugal na qual se contem as uidas, & sanctas mortes de muitos homens de grande Virtude, que naquella Sancta caza se criaram*, Évora, primeiro tomo.
- Lavanha, João Baptista (1597), *Navfragio da nao S. Alberto, e itinerario da gente, qve delle se salvov*, Lisboa, Em casa de Alexandre de Siqueira. (editio princeps)
- Theal, George McCall (1898), *Records of South-Eastern Africa collected in various libraries and archive departments in Europe*, The Government of the Cape Colony. (Edição fac-similar, Cidade do Cabo, C. Struik (PTY.), 1964, p. 204)

Dicionários e Catálogos

- Albuquerque, Luís de (dir.) e Domingues, Francisco Contente (coord.), (1994), *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Caminho 2 vols., Lisboa, Caminho.
- Catálogo dos Preciosos Manuscritos da Bibliotheca da Casa dos Marquezes de Castello Melhor: Doccumentos officiaes, grande numero de autographos obras originaes e ineditos*, Lisboa, Typographia Universal, 1878.
- Machado, José Pedro (coord.) (1981), *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Editores Amigos do Livro, vol. VIII.
- Silva, António de Moraes (1955), *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, 10.^a edição revista, corrigida muito aumentada e actualizada, Editorial Confluência, vol. VIII.

Estudos

- Boxer, Charles Ralph (1957), «An Introduction to the *História Trágico-Marítima*», *Revista da Faculdade de Letras*, n.º 3, Série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, pp. 48-99.

- Idem (1959), *The Tragic History of the Sea, 1589-1622, Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East-Indiamen, São Tomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), and the Journeys of the Survivors in South East Africa*, Cambridge, The Hakluyt Society.
- Idem (1979), «An Introduction to the *História Trágico-Marítima* (1957): some corrections and clarifications», *Quaderni Portoghesi*, n.º 5, Pisa, Giardini Editori e Stampatori, pp. 99-112.
- Guinote, Paulo, Frutuoso, Eduardo e Lopes, António (1998), *Naufrações e Outras Perdas da «Carreira da Índia» Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Koiso, Kioko (2004a), *História Trágico-Marítima: factos revelados em documentação inédita*, Lisboa, Academia de Marinha.
- Idem (2004b), *Mar, Medo e Morte: aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes*, 2 vols., Cascais, Patrimonia.
- Idem (2009), *História Trágica do Mar: navegações portuguesas nos séculos XVI, XVII e XVIII*, tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Idem (2015), «A *História Trágico-Marítima*: suas características no âmbito de História do Livro», n'A *Peregrinação de Fernão Mendes Pinto e a Perenidade da Literatura de Viagens* (Actas do colóquio internacional), pp. 163-178.